

que en todas ocasiones es indispensable para que haya verdadera infracción de un bloqueo, que se haya efectuado con antelación la advertencia de que estamos ocupándonos. De otro modo las partes contendientes podrían abusar fácilmente de las facultades casi ilimitadas que se les conceden en este particular.

En la última guerra de Oriente, Inglaterra sostuvo con todo rigor sus principios habituales, aplicándolos en el caso del apresamiento de *La Union*, barco danés que se dirigía á Riga, bloqueado á la sazón por fuerzas británicas. El capitán alegó en su descargo que podía probar que tenía órdenes para dirigirse á Memel, puerto prusiano, si el arriba mencionado se hallaba en la situación porque realmente atravesaba. Es de advertir que la nave dinamarquesa había zarpado de Flensburgo el 14 de mayo y que la notificación del bloqueo no se hizo hasta el 16 de junio.

No debe tampoco perderse de vista que en la época de que hablamos se recurrió siempre con notable exactitud á la vía diplomática, no dándose ningún aviso particular; es decir, que Francia, por consideración sin duda á su aliada, renunció á su política tradicional marítima.

§ 696. Los tratados no descienden hasta fijar los términos con que debe hacerse la notificación. El artículo 20 del celebrado en 1836 entre los Estados-Unidos y Venezuela, dice así: «Se conviene en que todo buque, cuando medien estas circunstancias, puede hacerse volver de dicho puerto ó lugar, pero no será detenida ni confiscada parte alguna de su cargamento no siendo contrabando; á menos que después de la intimación intentase entrar de nuevo....»

La convención de 31 de agosto de 1828 firmada por Francia y el Brasil fué mas explícita, y ha servido, por lo general, de base á los demás tratados de esta especie. En ella se dispone que uno de los oficiales se traslade á bordo de la nave que trate de salvar la línea, la dé á conocer la existencia del bloqueo y anote esta declaración en los papeles y documentos de á bordo (1).

(1) Hé aquí el texto íntegro de este artículo, primero de la convención citada. «Aucun bâtiment de commerce appartenant aux sujets de l'une des hautes parties contractantes, qui sera expédié pour un port, lequel se trouvera bloqué par l'autre, ne pourra être saisi, capturé ou condamné, si préalablement il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence ou continuation du blocus par les forces bloquantes ou par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou division du blocus; et, pour qu'on ne puisse alléguer une prétendue cause d'ignorance du blocus, et que le navire qui aura reçu cette notification, soit dans le cas d'être capturé s'il

Francia llenó estrictamente estas formalidades en sus guerras contra Méjico y la república Argentina. Con motivo del apresamiento de la goleta *Josefina*, el consejo de Estado decidió que no era buena presa, apoyándose en que no bastaba que el bloqueo de las costas de la mencionada república se hubiera comunicado á los agentes de las naciones extranjeras, sino que para capturar legítimamente una nave neutral se necesita que se la haya advertido especialmente la existencia y extensión de aquel, constandingo esta formalidad en el rol de la tripulación, requisitos de que se había prescindido en el caso en cuestión.

Réstanos averiguar si el acto que analizamos será obligatorio relativamente á las naves que hayan fondeado con anterioridad al bloqueo y deséen zarpar, cuando ya esté declarado. El artículo 16 del tratado que concluyeron en 1836 los Estados-Unidos y la antigua confederación Perú-Boliviana resuelve la cuestión en sentido afirmativo; presentándola bajo idéntico aspecto el de 1828 entre Méjico y las ciudades anseáticas, y el de 1843, ratificado dos años mas tarde, que firmaron Francia y la república del Ecuador. *

§ 697. La dilucidación de si esta operación puede extenderse á todos los lugares ó territorios del enemigo ha dado lugar á no cortos debates entre los publicistas. Verdad es que con este asunto se enlazan otros de grande interés. Porque si en rigor de derecho es indiscutible el que tiene un beligerante para perjudicar cuanto le sea posible á su adversario; los de los neutrales no son menos dignos de atenderse, de modo que examinada esta cuestión bajo esos dos aspectos diferentes se sacan consecuencias diametralmente opuestas. Analizada, segun es costumbre, con relación al primero no es difícil llegar de una en otra deducción á justificar el

vient ensuite à se représenter devant le port bloqué pendant le temps que durera, le blocus, le commandant du bâtiment de guerre, qui fera la notification devra apposer son visa sur les papiers du navire visité; en indiquant le jour, le lieu ou la hauteur où sera faite la signification de l'existence du blocus, et le capitaine du navire visité lui donnera un reçu de cette notification contenant les mêmes déclarations exigées pour le visa. » En este mismo sentido están redactados los tratados que Francia celebró posteriormente con Bolivia, Tejas, Venezuela, Ecuador y Nueva-Granada.

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 9, ch. 3, sect. 2; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 205 et seq.; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sec. 3; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9; Martens et de Cussy, *Recueil*, vol. III, p. 214; Martens, *Recueil suppl.* vol. VIII, p. 251; *Nouveau recueil*, vol. I, p. 687; vol. VIII, p. 60; vol. XIII, p. 561; vol. XV, pp. 113, 133, 507; Pöhls, *Seerecht*, p. 163.

célebre bloqueo continental, ya mencionado, y mirada desde el terreno de los segundos, todavía nos parecerá insuficiente la doctrina respectiva de Hautefeuille ó la de Lucchesi-Palli, el cual sostiene que no pueden imponerse mas que á las plazas fuertes.

El decreto de Berlin de 1806, dice: « Considerando que Inglaterra hace extensivo á las ciudades y puertos mercantes y á las embocaduras de los rios el derecho de bloqueo, *que segun la razon y la práctica de los pueblos civilizados debe aplicarse solamente á las plazas fuertes etc., etc.* »

Esta resolucion de Napoleon I ha servido de base á una opinion que cuenta con algunos sostenedores, pero que es á todas luces inadmisibile en las condiciones que caracterizan actualmente las relaciones de pueblo á pueblo (1).

La única razon alegada en pro de su teoría por el autor italiano que hemos nombrado anteriormente se reduce á que esta clase de operaciones tienen por objeto consumir un acto de guerra, pero no impedir ni molestar el comercio de los que no toman parte en ella. Como se vé claramente la conclusion expuesta parte de una nocion equivocada del hecho á que se refiere, siendo esta la causa de que carezca de valor.

Ocupándose de si una de las partes combatientes estará facultada para bloquear toda la costa contraria, ó su mayor parte, Hautefeuille, consecuente con su modo de discurrir, exige para decidir la tésis en sentido afirmativo, que la nacion bloqueadora disponga de las fuerzas necesarias para estacionar buques cuyos fuegos puedan cruzarse y que dominen todo el litoral enemigo.

Gessner considera peligrosa la proclamacion teórica de este derecho, para cuyo ejercicio, dice, no hay Estado que posea una armada bastante numerosa, y afirma que debe ponerse en duda, cuando ménos, la legitimidad de una medida semejante, hasta que la experiencia demuestre su posibilidad.

Mas por prudentisima y previsorá que parezca esta observacion no destruye, sin embargo, la realidad de los hechos, ni quita su fuerza y valor á los precedentes establecidos. Porque es conveniente no perder

(1) El conde Lucchesi-Palli ha calificado como un abuso monstruoso del derecho de gentes el declarar el bloqueo de ciudades y puertos de comercio no fortificados y de aquellos en que no *habite* el enemigo ó no se encuentren buques de guerra contrarios. Cobden aceptó el mismo principio en su carta al presidente del tribunal de comercio de Manchester, y Torres Caicedo le admite en su obra titulada *Los principios de 1789 en América*, p. 264.

de vista que hasta la declaracion del congreso de 1836, parece corroborar la legalidad del recurso impugnado, en estas frases: « Los bloqueos deben ser reales y efectivos para tener carácter obligatorio, es decir deben sostenerse con una fuerza bastante para evitar la entrada en el *litoral* enemigo. » *

§ 698. Algunas naciones de Europa han sostenido que es factible bloquear un puerto sin que por esto se entienda que se hallan en guerra la que le ejecuta con la que le sufre. Empezaremos por advertir que una vez tan solo se ha sostenido este principio respecto á un Estado europeo, reservándose por estos su aplicacion á las repúblicas sud-americanas.

El primer ejemplo de un acontecimiento de esta índole que nos ofrece la historia es el referente á Grecia, acaecido en el año de 1827. Hemos ya dicho anteriormente las causas que motivaron la intervencion de Inglaterra, Francia y Rusia en aquel país, mas lo que nos compete ahora manifestar es que durante ella los embajadores de las potencias aliadas cerca del imperio otomano no cesaron de proclamar que subsistia siempre la amistad que unia á sus gobiernos con el del Sultan y que la paz no se habia turbado entre ellos; llegando hasta el extremo de expresarse en idéntico sentido al dar cuenta del resultado de la batalla de Navarino, tan desastrosa para Turquía.

Poco tiempo después Francia observó igual proceder en los puertos de Méjico, apoderándose al cabo de dos años de San Juan de Ulloa. Mas á pesar de sus declaraciones acerca del acuerdo que reinaba entre los gobiernos de ambos países, el mejicano la declaró la guerra motivando su conducta en la toma de la citada fortaleza.

Preséntase igualmente como hecho de este género el realizado por Inglaterra y Francia en la Confederacion Argentina, durante el mando del general Rosas.

Este bloqueo, ocasionó un precedente jurídico de mucha importancia. La decision á que se alude en estas líneas fué dictada en la causa de *El Conde de Thomar*, buque brasileño apresado en 1848 por haber infringido, segun se

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 9, ch. 2, sect. 1; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 193-196; Cauchy, *Le droit maritime int.*, époque 5, ch. 4, sect. 5; Martens, *Recueil*, vol. III, p. 92; *Recueil suppl.*, vol. V, p. 439; Lucchesi-Palli, *Principes du droit maritime*, p. 180; Massé, *Droit commercial*, liv. 2, ch. 2, sect. 2, § 4, n°. 290, 293; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9; Torres Caicedo, *Los principios de 1789 en América*, p. 264.

decia, el bloqueo de Buenos-Aires. Resultando del procedimiento incoado que su comandante no habia recibido ninguna notificacion oficial de lo ocurrido se declaró libre la nave, confiscándose parte de su cargamento en concepto de contrabando de guerra. Interpuesta apelacion de esta sentencia, el tribunal superior la confirmó en cuanto á una de sus partes, y revocó la otra, disponiendo que fuesen devueltos los efectos aprehendidos, á los que no era aplicable la calificacion que se les habia dado, por no existir el estado de guerra que supone necesariamente. Este dictámen se basaba en una declaracion de M. Guizot, que dijo, contestando á una interpelacion: «Nos encontramos en el Rio de la Plata en una situacion muy difícil: bloqueamos solamente sus costas, y esto no puede llamarse una guerra completa, declarada.»

Combatiendo esta afirmacion, Pistoye y Duverdy se expresan en estos términos: Para los que nos atenemos á la realidad de las cosas, y solo reconocemos los bloqueos en el caso de que sean efectivos, es indudable que desde el momento en que se verifican se rompen las hostilidades. Con efecto, esta clase de operaciones no pueden ejecutarse sin que la nacion que las lleve á cabo deje de emplear sus fuerzas en contra de aquella que las sufre; son, pues, actos hostiles que determinan la aparicion del estado de guerra entre el bloqueador y el bloqueado. Acontece frecuentemente que cuando una potencia de primer orden trata de exigir una satisfaccion á otra que ocupa un rango secundario, se limita á decretar el bloqueo sin declarar terminantemente la guerra. Ahora bien, aunque esta no haya sido anunciada existe realmente, solo que como es mas fuerte la nacion que la hace no emplea todos los medios de que puede disponer, atendiendo siempre á su conveniencia.»

Pero donde esta cuestion adquiere una grande importancia y se delinea su verdadero carácter es al tratarla con relacion á los neutrales. «Considerando el bloqueo, dice Hautefeuille, en la parte referente á los derechos y deberes de los pueblos pacíficos, se vé que no puede existir sin la guerra. La navegacion y el comercio son libres para todas las naciones, que pueden dedicarse al tráfico que mejor les convenga, á condicion de que lo consienta aquella con la cual hayan de establecer su correspondencia mercantil. Es un principio inconcuso que un tercer Estado no puede, sin cometer un gran atentado, oponerse al libre tráfico y comercio de dos pueblos; pues bien, en el llamado bloqueo pacífico ocurre que el bloqueante está en paz con el bloqueado y con el neutral que se presenta para entrar en el puer-

to. Siendo esto así ¿á qué título ha de imponer su voluntad á los contratantes extraños por completo á su jurisdiccion? La oposicion en estas condiciones al tráfico de dos países es una infraccion de los deberes de la parte que la comete y una violacion de los derechos de los que la sufran.»

Pero si este autor, como igualmente Gessner, Pistoye y Duverdy y Ortolan niegan la legitimidad del acto en cuyo exámen nos ocupamos, otros, entre los que se cuentan Heffter y Cauchy, le admiten y reconocen como un progreso del derecho de gentes y un adelanto notable en las costumbres públicas.

Salvo las excepciones indicadas, no se encuentra un solo tratado que le considere de posible consorcio con el estado de paz; y hasta la declaracion antedicha de 1856 es explícita en este punto.

§ 699. Mas como á pesar de todo se han realizado algunos, y pueden, por censurables que sean, repetirse (1), nos detendremos á examinar cuales son los efectos que producen sobre la propiedad.

Efectos que producen sobre la propiedad.

Las dos naciones que los han aplicado con mayor frecuencia, Inglaterra y Francia, no se hallan de acuerdo acerca de su extension y consecuencias. En caso de infraccion, la primera captura y confisca la propiedad neutral y la del Estado que sufre el bloqueo; y la segunda confisca tambien aquella, pero secuestra solamente y embarga la última, en proporcion á la reclamacion pendiente.

La Gran-Bretaña, dice Gessner, tiene mas razon en el fondo, pero Francia es mas consecuente y lógica en la teoría de que el bloqueo pacífico no es un acto de guerra, y sostiene que, en el caso de admitirse esta clase de operaciones, deberia aplicarse tambien dicha regla á los buques neutrales.

En el trascurso del que Francia sostuvo en los puertos mejicanos, se limitó á secuestrar las naves de la república; pero, como ya hemos dicho, después del bombardeo de San Juan de Ulloa en 1838, Méjico procedió inmediatamente á hacer una declaracion de guerra en toda forma. Cuando se ajustó la paz el almirante francés reclamó el derecho de confiscar las embarcaciones embargadas, pero el gobierno de aquel país no quiso acceder á tal demanda y se estipuló en el tratado que se someteria la

1838. Práctica seguida en la guerra de Francia y Méjico.

(1) Durante la guerra de Oriente se presentó en el parlamento inglés una proposicion para que se declarara el bloqueo de los puertos prusianos en el Báltico, fundándose en que Prusia se negaba á tomar parte en la guerra contra el imperio ruso. Esta proposicion fue rechazada por una corta mayoría.

diferencia á un árbitro. El gabinete de Londres fué el elegido y su decision estuvo conforme con las pretensiones del almirante de Francia.*

§ 700. Es un punto que no admite duda el derecho que le asiste á un beligerante, como se ha demostrado, de tratar como enemigo al que infringe á sabiendas un bloqueo, deduciéndose fácilmente el carácter de criminalidad que envuelven esas acciones, lo cual no obsta para que su completa determinacion exija el concurso de ciertas condiciones esenciales.

Para la legalidad de la pena que recae sobre los quebrantadores de este derecho, dice Bello, son necesarias tres cosas: actual bloqueo, noticia previa, violacion efectiva.

Gessner establece como requisitos indispensables la efectividad del hecho y que haya llegado á noticia del buque neutral.

Acercándose mas Heffter á la opinion del primero de los autores citados, opina que se necesita que el bloqueo sea real y que le haya precedido una notificacion especial; y que la infraccion se haya consumado ó que la tentativa sea manifiesta.**

§ 701. Mas por lógicas y rigurosas que sean las apreciaciones de los publicistas sobre esta materia, no lo son tanto que puedan suplir el conocimiento de las circunstancias especiales que concurren en cada caso y el de la jurisprudencia establecida por los tribunales de presas.

Ortolan lo reconoce así cuando dice, que estas violaciones no pueden caracterizarse en los libros sino de una manera general y que la multitud de detalles que pueden presentarse dificultan mucho la estimacion exacta de los hechos, por cuyo motivo los jueces que han de fallar sobre ellas, necesitan tener muy presente la inocencia ó criminalidad de la intencion.

De todos modos el criterio mas seguro que se debe seguir en semejantes cuestiones es atenerse á las sentencias de los tribunales de presas, principalmente de los de Francia en lo relativo á la significacion

* Hautefeuille, *Droits des neutres*, tit. 9, ch. 7; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 215, et seq.; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sec. 2; Heffter, *Droit int.*, § 112; Cauchy, *Le droit maritime int.*, époque 5, ch. 4, sect. 5; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9; Martens, *Nouveau recueil*, vol. VII, p. 282; vol. XVI, p. 607.

** Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 28; Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 7, § 117; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9; Heffter, *Droit int.*, § 156; Halleck, *Int. law*, § 16; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 147; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 298; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 658; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 202.

general de esta parte del derecho en las naciones continentales, y á las de los almirantazgos de Inglaterra y las cortes de los Estados-Unidos en lo referente al derecho marítimo inglés, y al del nuevo mundo.*

§ 702. La averiguacion de si un buque neutral tenia ó no conocimiento del bloqueo es, una cuestion de hecho, que no se puede decidir por medio de presunciones, sino en atencion á las circunstancias que concurren en cada caso. Así el procedente de un puerto que se halle en esa situacion y fuere capturado, probándole que recibió su cargamento con posterioridad á la declaracion correspondiente, se considerará como infractor, por mas de que el capitán alegue que ignoraba lo ocurrido.

Posible es tambien que acontezca que se rechace en algunas ocasiones con fundamento la vehemente sospecha de que se sabia lo acaecido, porque si bien puede presumirse que la notificacion diplomática hecha á un Estado cualquiera ha llegado á noticia de los súbditos de otro confinante, como este acto no obliga, *proprio vigore*, sino á los de aquel en que se realiza, no surtirá efecto alguno para los demás. Distinta resolucion se tomará, cuando la duracion del bloqueo sea ya tan larga, que no pueda caber duda de su existencia.

Tampoco se admite la deduccion como alegato para imponer una condena. En el caso de *La Marta-Magdalena* contra el corsario frances *le Solide* los represadores sostenian que el bloqueo de Cadiz suponía el de Sevilla y fundaban en esto la legitimidad de su captura y la procedencia de la confiscacion; pero el tribunal competente francés resolvió en sentido contrario, apoyado su dictámen en un caso anterior análogo: el de *La Ana María*.

Puede ocurrir así mismo que sin ser oficial el aviso recibido, sea de tal modo indudable que el desatenderle equivalga á una infraccion; habiéndose dictado muchas sentencias en ese sentido por los almirantazgos ingleses. La misma regla se aplicará á la nave neutral que recibiendo durante su travesía la advertencia oportuna de un crucero ó buque de guerra del bloqueante, insista en la continuacion del viaje, porque este hecho revelará su intencion de salvar la línea demarcada.

* Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 28; Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 7, § 117; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9; Heffter, *Droit int.*, § 156; Halleck, *Int. law*, ch. 23; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 147; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 298; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 658.

En resumen, para que el fallo condenatorio sea procedente, se necesita una prueba tan clara y concluyente que no admita la menor objecion. *

Carácter especial de estas infracciones. § 703. Esta clase de delitos tienen un carácter especial; tal es el de la imposibilidad de castigarlos como hechos consumados sino como tentativas, sin que esto sirva de circunstancia atenuante para la lenidad de la pena que se imponga. Mas aun, la intencion sola califica suficientemente el acto del neutral y le sujeta á la jurisdiccion del bloqueante. **

Quebrantamiento por salida del puerto bloqueado. § 704. Se ha reconocido como regla general el principio que la salida de un buque neutral del puerto que sufre un bloqueo, se conceptúa como quebrantamiento del mismo; justificándose este rigor en lo mucho que interesa á la nacion que le efectúa aislar completamente el lugar en cuestion.

Halleck dice que este sistema admite algunas excepciones, no siendo conducente su aplicacion ;

1º. Si se acredita suficientemente que el buque estaba ya surto en el puerto cuando tuvo lugar el acontecimiento de que se trata, en cuyo caso se hallará facultado para darse nuevamente al mar en lastre, no pudiendo así decirse que favorece ó protege el comercio del bloqueado.

2º. Si entró en él por arribada forzosa, sea por el mal tiempo, ó por la necesidad de hacer algunas provisiones.

3º. Cuando lo haya verificado en virtud de una licencia expedida por la autoridad competente de la nacion asediadora, que implica la autorizacion para el regreso.

4º. Cuando ignorando la situacion en que se halla, llega á él y obtiene permiso para penetrar; desprendiéndose de este hecho una consecuencia exactamente igual á la del anterior.

5º. El buque neutral que haya entrado con anterioridad al bloqueo podrá salir durante su trascurso siempre que no haya variado de

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 204, 205; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sect. 2; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 9, ch. 4, sec. 1; Halleck, *Int. law*, ch. 23, §§ 20-22; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, pp. 147, 148; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 300-302; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 660, 662, 663; Heffter, *Droit int.*, §§ 155, 156; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 186-189; Manning, *Law of nations*, pp. 323 et seq.

** Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 28; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 23; Heffter, *Droit int.*, §§ 155, 156; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 148; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 330, 331, 586, 666, 688.

cargamento y este continúe perteneciendo á su antiguo propietario.

6º. En caso de una guerra inminente entre un Estado neutral y el bloqueado, las naves del primero podrán salir de los puertos del segundo, aun con artículos comprados en tiempo del bloqueo, siempre que se hayan adquirido con fondos de los mismos neutrales y exista verdadero peligro de que sean capturados y confiscados al romperse las hostilidades.

Algunos tratados estipulan para que pueda hacerse esto, que es indispensable que anteceda la notificacion especial ó particular.

Estipulaciones de los tratados.

Durante la guerra civil de los Estados-Unidos, se admitieron algunas alteraciones de importancia en los principios generales que anteceden.

Práctica observada en la guerra civil de los Estados-Unidos.

En la notificacion hecha en 1861 por el comodoro Prendergast, dando cuenta del bloqueo de todos los puertos de la Carolina del Sur y de la Virginia se decia, que los buques neutrales que hubieran entrado en ellos anteriormente podian salir cargados ó en lastre en el plazo de quince dias, pasados los cuales serian apresados si intentaban verificarlo.

1861
Notificacion del comodoro Prendergast.

Esta pretension, segun Hautefeuille, es completamente nueva y contraria á todos los tratados, y muy particularmente á los celebrados por la república norte-americana, en los que no se señala tiempo alguno; añadiendo, que en este sentido se hallan redactados el de 1794-1795 con Inglaterra y el de 1800 con Francia, y que lo mismo sucede con los subsiguientes, esto es, con el que celebró en 1828 con el imperio del Brasil y en 1832 con la república de Chile.

Impugnacion que sufrió esta medida.

En nuestro concepto, para juzgar acertadamente algunas de las medidas tomadas por los federales en aquella época, es menester no olvidar que miraron siempre á los confederados no como beligerantes sino como rebeldes, circunstancia que ejerció no escasa influencia en la práctica que observaron hasta en sus relaciones con los neutrales.

Consideraciones generales.

Por otra parte, la conducta impugnada no ofrece la novedad que se pretende, pues, el año de 1848 la adoptó Dinamarca en su guerra con Alemania, y en la de Oriente, y con motivo del bloqueo de Arcangel, declarado el 1º de agosto de 1854, se concedió á los neutrales un plazo de catorce dias para abandonar el

Precedentes históricos.